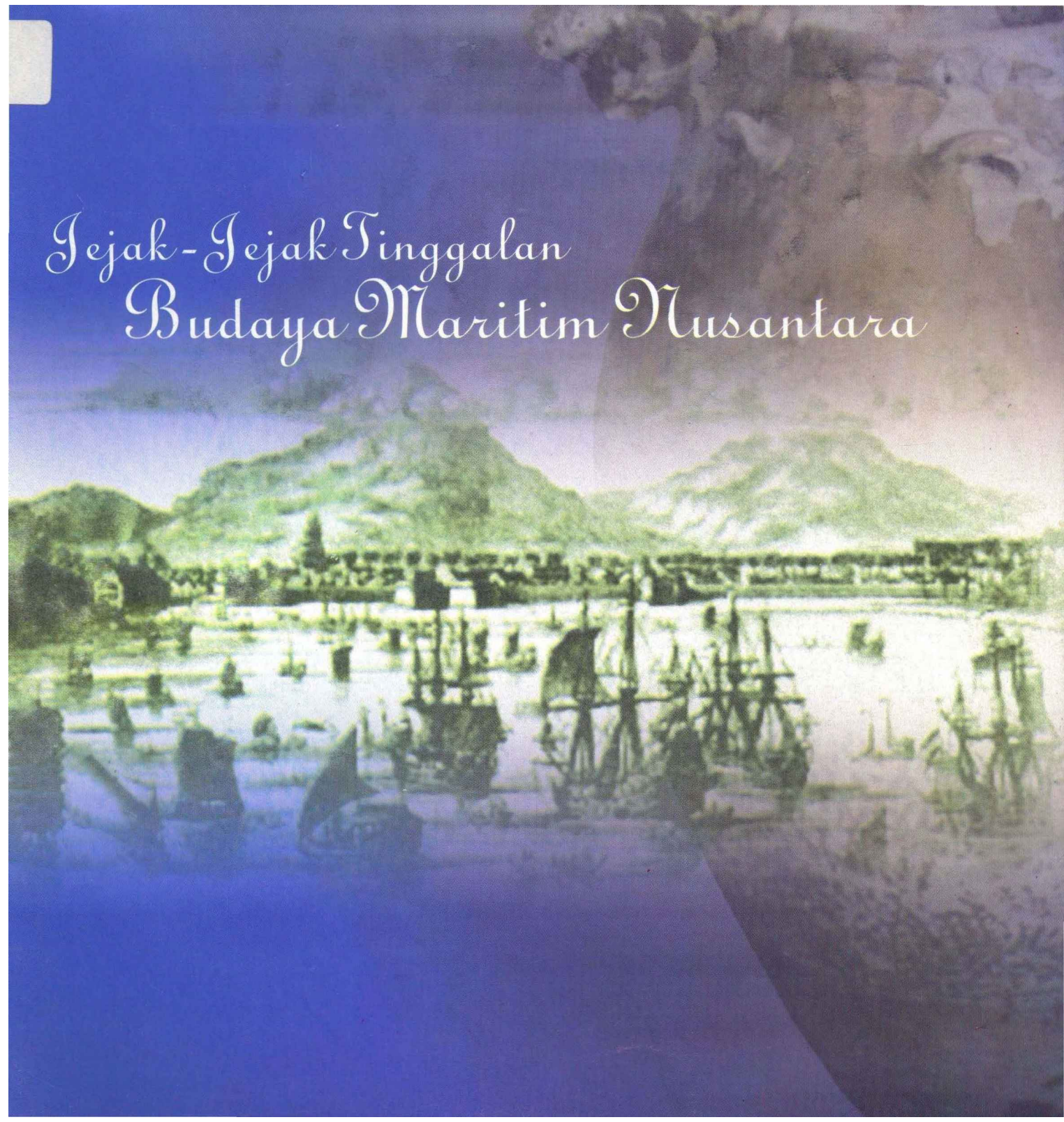
Jejak-Jejak Tinggalan
Budaya Maritim Nusantara

Kata Pengantar

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki wilayah perairan yang cukup luas. Potensi laut di perairan kita memiliki berbagai kekayaan hayati yang dapat menjadi sumber penghidupan masyarakat dan menawarkan keindahan yang banyak dikembangkan sebagai daya tarik wisata bahari di Indonesia. Selain itu, dasar laut Nusantara ini mengandung pula peninggalan-peninggalan benda budaya dari muatan kapal yang sempat tenggelam di wilayah perairan kita. Dari catatan sejarah bangsa Eropa dan Asia, telah diketahui bahwa wilayah perairan Indonesia berada dalam jalur pelayaran maritim internasional, dikenal pula sebagai jalur rempah-rempah. Berbagai kapal Dagang VOC, Portugis, Inggris, Cina, dan lainnya sempat melintas dan sebagaian karam di wilayah ini. Tinggalan ini kini banyak terhampar di perairan kita atau kini populer dengan sebutan BMKT (Benda Berharga Asal Muatan Kapal Tenggelam).

Mengingat potensi tinggalan budaya dalam lautan kita ini cukup penting dan menerbitkan upaya pengangkatan dan pemanfaatan, maka dalam upaya pelestarian dan pemanfaatnya pemerintah Indonesia telah membentuk Panitia Nasional yang mengelola dan mengkoordinasikan dan berbagai departement dan instansi lain yang berkaitan dengan pengangkatan dan pemanfaatan benda berharga, serta menyiapkan berbagai peraturan perudang-undangannya.

Patut kita sadari bahwa, pemahaman masyarakat kita secara luas tentang 'potensi kelautan' kita belumlah banyak diketahui. Oleh sebab itu, melalui pelaksanaan kegiatan pameran dan lokakarya yang diselenggarakan ini adalah langkah yang tepat bagi kita semua untuk dapat secara bersama melihat dan memahaminya.

Dalam kesempatan ini, kami mengucapkan terima kasih kepada semua pihak, khususnya instansi terkait, Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata, Museum Nasional.

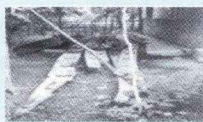
Mudah-mudahan, pameran dan lokakarya ini mampu menambah wawasan dan pengetahuan bagi kita semua. Terima Kasih.

Ketua,
Panitia Nasional BMKT

PERAHU: SARANA PENYEBARAN BUDAYA DI NUSANTARA PADA MASA LAMPAU*

Oleh: Bambang Budi Utomo

Pengantar

Para pakar sejarah kemaritiman menduga bahwa perahu telah lama memainkan peranan penting di wilayah perairan Nusantara pada masa jauh sebelum bukti tertulis menyebutkannya (prasasti dan naskah-naskah kuno). Dugaan ini didasarkan atas sebaran artefak perunggu seperti nekara, kapak, dan bejana perunggu di berbagai tempat di Nusantara mulai dari Sumatra hingga Irian, Sulawesi Utara hingga Rote. Berdasarkan bukti-bukti ini, mereka yakin bahwa pada masa akhir prasejarah telah dikenal adanya jaringan perdagangan antara Nusantara dan Asia daratan. Kemudian pada sekitar awal abad pertama Masehi diduga telah ada jaringan perdagangan antara Nusantara dan India. Bukti-bukti tersebut berupa barang-barang tembikar dari India (Arikamedu, Karaikadu dan Anuradha-pura) yang ditemukan di Jawa Barat (Patenggeng) dan Bali (Sembiran). Keberadaan barang-barang tembikar tersebut di Nusantara tentunya diangkut dengan perahu/kapal yang mampu mengarungi samudra.
Bukti tertulis tertua mengenai pemakaian perahu/kapal sebagai sarana transportasi laut tertulis pada Prasasti Kedukan Bukit (16 Juni 682 Masehi). Pada prasasti tersebut diberitakan:"*Dapunta HiyaK bertolak dari MinaDa sambil membawa pasukan sebanyak dua laksa dengan perbekalan sebanyak 200 peti naik perahu...*". Pada masa yang sama, pada relief Candi Borobudur (abad ke-7-8 Masehi) dipahatkan beberapa macam bentuk kapal dan perahu. Dari relief ini dapat direkonstruksi dugaan bentuk-bentuk perahu/kapal yang sisanya banyak ditemukan di beberapa tempat di Nusantara, misalnya di Sumatra.

Papan kayu yang merupakan sisa sebuah perahu kuno dari Situs Samirejo, Sumatra Selatan. Bentuk segi empat panjang berjajar di bagian atas papan adalah *tambuko*, bagian untuk mengikat satu papan dengan papan lain. Di sebelah kanan tampak kemudi kuno yang ditemukan dekat dengan papan-papan kayu.

1. Bukti Arkeologis

Samirejo, Situs Samirejo secara administratif terletak di Desa Samirejo, Keca-matan Mariana, Kabupaten Musi Banyuasin (Sumatra Selatan). Situs ini merupakan suatu tempat pada lahan gambut. Sebagian besar arealnya merupakan rawa-rawa. Beberapa batang sungai yang berasal dari daerah rawa bermuara di Sungai Musi. Dari lahan rawa yang basah ini pada bulan Agustus 1987 ditemukan sisa-sisa perahu kayu. Sisa perahu yang ditemukan terdiri dari sembilan bilah papan dan sebuah kemudi. Dari sembilan bilah papan itu, dua bilah di antaranya berasal dari sebuah perahu, dan tujuh bilah lainnya berasal dari perahu yang lain. Sisa perahu yang ditemukan itu dibangun secara tradisionil di daerah Asia Tenggara dengan teknik yang disebut "papan ikat dan kupingan pengikat""*(sewn-plank and lashed-lug technique)* dan diperkuat dengan pasak kayu/bambu. Papan kayu yang

* Makalah yang diajukan dalam Diskusi Panel Ahli II (*Pembahasan Materi Tata Pamer Museum Bahari*) yang diselenggarakan pada tanggal 21 Oktober 2002 di Ruang Rambuti, Hotel Sofyan Cikini, Jakarta.

terpanjang berukuran panjang 9,95 meter dan terpendek 4,02 meter; lebar 0,23 meter; dan tebal sekitar 3,5 cm. Pada jarak-jarak tertentu (sekitar 0,5 meter), pada bilah-bilah papan kayu itu terdapat bagian yang menonjol yang berdenah empat persegi panjang, disebut *tambuko*. Di bagian itu terdapat lubang yang bergaris tengah sekitar 1 cm. Lubang-lubang itu tembus ke bagian sisi papan.

Tambuko disediakan untuk memasukkan tali pengikat ke *gading-gading*. Papan kayu dengan tebal 3,5 cm itu, dihubungkan dengan bagian lunas perahu dengan cara mengikatnya satu sama lain. Tali ijuk *(Arenga pinnata)* mengikat bilah-bilah papan yang dilubangi hingga tersusun seperti bentuk perahu. Kemudian dihubungkan dengan bagian lunas perahu hingga menjadi dinding lambung. Sebagai penguat ikatan, pada jarak tertentu (sekitar 18 cm) dari tepian papan dibuat pasak-pasak dari kayu/bambu. Dari hasil rekonstruksi dapat diketahui bahwa perahu yang ditemukan di desa Sambirejo berukuran panjang 20-22 meter. Berdasarkan analisis laboratorium terhadap *Karbon (C-14)* dari sisa perahu Samirejo adalah *1350 ± 50 BP*, yang mana sesuai dengan tahun 610-775 Masehi.
Kemudi perahu yang ditemukan mempunyai ukuran panjang 6 meter. Bagian bilah kemudinya berukuran lebar 50 cm. Kemudi ini dibuat dari sepotong kayu, kecuali bagian bilahnya ditambah kayu lain untuk memperlebar. Di bagian atas dari sumbu tangkai kemudi terdapat lubang segi empat untuk memasukkan palang. Di bagian tengah kemudi terdapat dua buah lubang yang ukurannya lebih kecil untuk memasukkan tali pengikat kemudi pada kedudukannya. Ben-tuk kemudi semacam ini banyak ditemukan pada perahu-perahu besar yang berlayar di perairan Nusantara, misalnya perahu Pinisi.

1.2 Kolam Pinisi
Situs ini terletak di kaki sebelah barat Bukit Siguntang, sekitar 5 km. ke arah barat dari kota Palembang. Ekskavasi yang dilakukan pada tahun 1989 berhasil ditemukan lebih dari 60 bilah papan sisa sebuah perahu kuno. Meskipun ditemukan dalam jumlah yang banyak, namun keadaannya sudah rusak sebagai akibat aktivitas penduduk di mala lampau untuk mencari harta karun. Papan-papan kayu tersebut pada ujungnya dilancipkan kemudian ditancapkan ke dalam tanah untuk memperkuat lubang galian.
Papan-papan kayu yang ditemukan berukuran tebal sekitar 5 cm dan lebar antara 20-30 cm. Seluruh papan ini mempunyai kesamaan dengan papan yang ditemukan di Situs Samirejo, yaitu *tembuko* yang terdapat di salah satu permukaannya, dan lubang-lubang yang ditatah pada *tembuko-tembuko* tersebut seperti halnya pada tepian papan untuk memasukkan tali ijuk yang menyatukan papan perahu dengan *gading-gading* serta menyatukan papan satu dengan yang lainnya. Pada bagian tepi papan terdapat lubang-lubang yang digunakan untuk menempatkan pasak kayu/ bambu untuk memperkuat badan perahu. Pertanggalan *karbon C-14* menghasilkan pertanggalan kalibrasi antara 434 dan 631 Masehi.

2. Teknik rancang-bangun perahu/kapal
Entah sejak kapan nenek moyang bangsa Indonesia mengenal pembuatan perahu. Hanya sedikit data arkeologi maupun data sejarah yang berhasil mengungkapkan tentang hal itu. Satu-satunya data arkeologi yang sedikit mengungkapkan teknologi pembangunan perahu adalah dari lukisan gua. Di situ kita dapat melihat bagaimana bentuk perahu pada masa prasejarah. Bentuk perahu pada masa itu dapat dikatakan masih sangat sederhana. Jika dibandingkan dengan teknik pembuatan perahu pada masyarakat yang masih sederhana, mungkin ada kesamaannya. Sebatang pohon yang mempunyai garis tengah batang cukup besar

mereka tebang. Kemudian bagian tengahnya dikeruk dengan menggunakan alat sederhana, seperti beliung dari batu. Nampaknya mudah, tetapi dalam kenyataannya cukup sulit. Dinding perahu harus dapat diperkirakan tebalnya. Tidak boleh terlampau tebal atau terlampau tipis. Jangan sampai badan perahu mudah pecah atau bocor apabila terantuk karang atau kandas di pantai yang keras. Apabila bentuk dasar sudah selesai, kemudian barulah diberi cadik di sisi kiri dan kanan badan perahu. Perahu jenis ini dinamakan *perahu lesung* atau *sampan*. Ukuran panjangnya kira-kira 3-5 meter dan lebar sekitar 1 meter. Contoh membangun perahu dengan teknologi yang masih sederhana ini dapat dilihat pada suku-suku bangsa yang masih sederhana yang bermata-pencaharian dari menangkap ikan di sungai, danau atau di laut dangkal.

Pulau Muna yang terletak di sebelah tenggara Sulawesi menyimpan banyak tinggalan budaya masa lampau. Tinggalan budaya ini dilukiskan pada dinding gua. Informasi yang kita dapatkan dari lukisan tersebut adalah berbagai macam ukuran perahu dari masa prasejarah. Besar kecilnya perahu tampak dari jumlah orang yang menaikinya.

Pada jaman prasejarah, perahu bercadik memainkan peranan yang besar dalam hubungan perdagangan antar-pulaudi Indonesia dan antara kepulauan di Indonesia dengan daratan Asia Tenggara. Karena adanya hubungan dengan daratan Asia Tenggara, maka terjadilah tukar menukar informasi teknologi dalam segala bidang, misalnya dalam pembangunan candi, pembangunan kota, dan tentu saja pembangunan perahu.
Akibat ada hubungan dengan daratan Asia Tenggara, dalam pembangunan perahu pun ada suatu kemajuan. Di seluruh perairan Nusantara, banyak ditemukan runtuhan perahu/kapal yang tenggelam atau kandas. Dari runtuhan itu para pakar perahu dapat mengidentifikasikan teknologi pembangunan perahu. Para pakar te-lah merumuskan teknologi tradisi pembangunan perahu berdasarkan wilayah budayanya, yaitu *Wilayah Budaya Asia Tenggara* dan *Wilayah Budaya Cina* (Manguin 1987: 47-48).

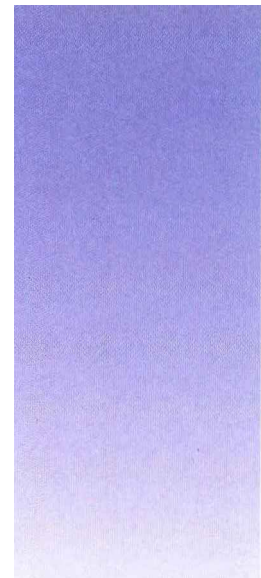
Pada relief Candi Borobudur terdapat 11 buah gambar perahu/ kapal, dan van Erp (1923) membaginya dalam tiga jenis, yaitu 1) perahu lesung, 2) perahu yang dipertinggi dengan cadik, dan 3) perahu lesung yang dipertinggi tanpa cadik.

Perahu yang dibuat dengan *teknologi tradisi Asia Tenggara* mempunyai ciri-ciri khas, antara lain badan (lambung) perahu berbentuk seperti huruf V sehingga bagian lunasnya *berlinggi*, haluan dan buritan lazimnya berbentuk simetris, tidak ada sekat-sekat kedap air di bagian lambungnya, dalam seluruh proses pembangunannya sama sekali tidak menggunakan paku besi, dan kemudi berganda di bagian kiri dan kanan buritan. Teknik yang paling mengagumkan untuk masa kini, adalah cara mereka menyambung papan. Selain tidak menggunakan paku besi, cara menyambung satu papan dengan papan lainnya adalah dengan mengikatnya dengan tali ijuk. Sebilah papan, pada bagian tertentu dibuat menonjol. Di bagian yang menonjol ini, diberi lubang yang jumlahnya 4 buah menembus ke bagian sisi tebal. Melalui lubang-lubang ini tali ijuk kemudian dimasukkan dan diikatkan dengan bilah papan yang lain. Di bagian sisi yang tebal, diperkuat dengan pasak-pasak kayu/bambu. Teknik penyambungan papan seperti ini dikenal dengan istilah "teknik papan ikat dan kupingan pengikat" *(sewn-plank and lashed-lug technique)*.

Sisa perahu yang ditemukan di Samirejo dan Kolam Pinisi, juga sisa perahu yang ditemukan di tempat lain di Nusantara dan negara jiran, ada kesamaan umum yang dapat kita cermati, yaitu teknologi pembuatannya. Teknologi pembuatan perahu/kapal yang ditemukan itu, antara lain a) teknik ikat, b) teknik pasak kayu/ bambu, c) teknik gabungan ikat dan pasak kayu/bambu, dan d) perpaduan teknik pasak kayu dan paku besi. Melihat teknologi rancang-bangun perahu/ kapal tersebut, dapat kita ketahui pertanggalannya.
Bukti tertulis tertua yang berhubungan dengan penggunaan pasak kayu/bambu dalam pembuatan perahu/kapal di Nusantara berasal dari sumber Portugis awal abad ke-16 Masehi. Dalam sumber itu disebutkan bahwa perahu-perahu niaga orang Melayu dan Jawa yang disebut Jung (berkapasitas lebih dari 500 ton) dibuat tanpa sepotong besipun di dalamnya. Untuk menyambung papan maupun *gading-gading* hanya digunakan pasak kayu. Cara pembuatan perahu dengan teknik tersebut masih tetap ditemukan di Nusantara, seperti yang terlihat pada perahu-perahu niaga dari Sulawesi dan Madura yang kapasitasnya lebih dari 250 ton.

Kapal-kapal yang dibangun menurut *tradisi Cina* mempunyai ciri-ciri khas antara lain tidak mempunyai bagian lunas (bentuk bagian dasarnya membulat), badan perahu/kapal dibuat berpetak-petak dengan dipasangnya sekat-sekat yang strukturil, antara satu papan dengan papan lain disambung dengan paku besi, dan mem≠punyai kemudi sentral tunggal.
Dari sekian banyak perahu kuno yang ditemukan di perairan Nusantara, sebagian besar dibangun dengan teknik *tradisi Asia Teng-gara.* Keturunan dari kapal-kapal yang dibangun dengan teknik *tradisi Asia Tenggara* adalah kapal Pinisi dan beberapa perahu tradisionil di berbagai daerah di Nusantara. Pada perahu Pinisi, *teknik papan ikat dan kupingan pengikat* dengan menggunakan tali ijuk sudah tidak dipakai lagi. Para pelaut Bugis sudah menggunakan teknik yang agak modern, tetapi masih mengikuti teknik *tradisi Asia Tenggara.*

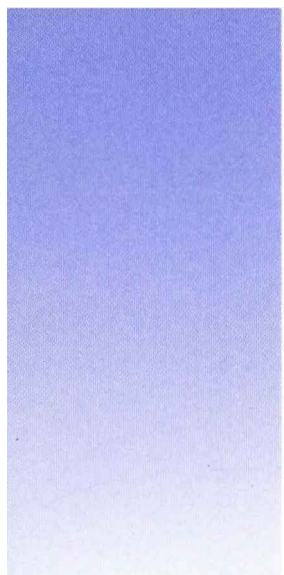
Sukubangsa Bugis adalah sukubangsa perantau. Banyak di antara mereka pergi meninggalkan kampung halamannya untuk pergi merantau ke tempat-tempat lain di Nusantara. Di tempat yang mereka tuju, mereka tinggal di tepi-tepi dan muara sungai besar, misalnya di Batanghari (Jambi). Di tepi sungai dekat hutan mereka membangun pemukiman dan juga membangun perahu pinisi. Bahan baku kayu diambil dari hutan sekitarnya. Setelah perahu selesai mereka pergi meninggalkan kampung tersebut.
Dalam bukunya, Antonio Galvao, seorang Portugis, pada tahun 1544 telah menguak tabir pembangunan perahu/kapal di Nusantara sebelah timur (daerah Maluku dan sekitarnya) (Poesponegoro dkk. 1984 (3): 112-113). Dia menguraikan antara lain teknik pembangunan kapal orang Maluku. Menurutnya, bentuk kapal orang Maluku yang menyerupai telur dengan kedua ujung dibuat melengkung ke atas dimaksudkan supaya kapal itu dapat berlayar maju dan mundur.

Kapal itu tidak dipaku atau didempul, tetapi diikat dengan tali ijuk melalui lubang yang dibuat di bagian lunas, rusuk, *linggi depan,* dan *linggi belakang.* Di bagian dalam terdapat bagian yang menonjol dan berbentuk cincin untuk tempat memasukkan tali ijuk pengikatnya. Papan-papan disambung dengan pena (pasak) kayu atau bambu yang dimasukkan pada lubang kecil di ujung depan. Sebelumnya, pada bagian sambungan papan diolesi dengan *baru* (semacam damar) agar air tidak dapat masuk. Kemudian papan-papan pun disambung berapit-apit dengan kemahiran tinggi, sehingga orang yang melihatnya akan mengira bahwa bentuk itu terbuat dari satu bilah papan saja. Pada bagian haluan kapal dibuat hiasan ular naga bertanduk.

3. Penutup

Berbicara mengenai kebaharian, rasanya kurang lengkap kalau tidak membicarakan Zr+wijaya. Berdasarkan berita-berita tertulis yang sampai kepada kita, kerajaan ini telah malang melintang di perairan Asia Tenggara sampai ke daerah Madagaskar di selatan be≠nua Afrika. I-tsing, seorang pendeta agama Buddha dari Cina, ba≠nyak mencatat perkem≠bangan Kadtuan Zr+wijaya pada sekitar abad ke-7 Masehi. Ia menga≠takan bahwa pelayaran ke negeri Cina dilaku≠kan oleh kapal-kapal Zr+wi≠jaya. Sebuah studi pelayaran masa lam≠pau juga memperoleh bukti, bah≠wa banyak nama-nama tempat di pantai Campa dan Annam (Vietnam sekarang) berasal dari bahasa Melayu. Hal ini mendukung pendapat bah≠wa pelayaran orang-orang Mlayu ke negeri Cina memang dilakukan oleh pelaut-pelaut Mlayu dengan meng≠gu≠na≠kan perahunya sendiri. Studi Wolters, seorang pa≠kar Zr+wijaya dari *Cornell University*, mengenai abad-abad pra-Zr+wi-jaya pun membawa kita pada kesimpulan bahwa *"the shippers of the 'Persian' trade""*adalah orang-orang Mlayu (Wolters 1967). Orang-orang Mlayu memang pelaut ulung, sehingga orang-orang Por≠tugis membuat buku pandu laut *(roteiros)* berdasarkan petunjuk-petun≠juk dari pelaut Mlayu. Ke≠tangguhan bangsa Mlayu sebagai pelaut ulung hingga sekarang masih tersisa, misalnya seperti yang masih dapat disaksikan pada suku bangsa Melayu di daerah Kepu≠lauan Riau.

Bukti tertulis mengenai penggunaan perahu sebagai sarana trans≠portasi pada masa Zr+wijaya diperoleh dari prasasti, Berita Cina, dan Berita Arab. Prasasti Zr+wijaya yang menyebutkan penggu≠naan perahu adalah prasasti Kedukan Bukit yang berangka tahun 16 Juni 682 Masehi. Dalam prasasti itu disebutkan bahwa Dapunta HiyaK berangkat dari MinaDa dengan membawa 20.000 pasukan dan 200 buah peti perbekalan yang diangkut dengan perahu-perahu. Apabila kita banding≠kan dengan perahu Pinisi yang dapat mengang≠kut 500 orang, maka perahu yang dibutuhkan Dapunta HiyaK dalam ekspedisinya sekurang-kurangnya 40 buah pera≠hu yang seukuran dengan perahu Pinisi.

Di daerah kepulauan itu tinggal suku bangsa yang hidupnya sebagian besar tergantung kepada hasil laut. Di samping itu ke≠se≠nian daerahnya pun selalu meng≠gambarkan kehidupan laut. Ingat≠lah akan salah satu syair dendang Melayu yang bunyinya *Perahu Cina ke Indragiri. Anaklah Riau jadi nahkoda*. Dan masih banyak lagi syair-syair dendang Melayu yang berbau laut.

Tidak ada satupun sukubangsa yang berkebudayaan lebih maritim daripada sukubangsa *Orang Laut*. Sukubangsa ini mendiami daerah-daerah muara sungai dan hutan bakau di pantai timur Pulau Sumatra, Kepulauan Riau-Lingga, dan pantai barat Semenanjung Malaysia sampai ke Muangthai selatan (Lapian 1979:99). Mereka hi≠dup di rumah-rumah di atas perahu menjadikan mereka 'orang laut' dalam arti yang sesung≠guhnya. Sebuah berita Cina yang berasal dari tahun 1225 menguraikan tentang rakyat di kerajaan *Śwarnnabhkmi*. Disebutkan

bahwa rakyat tinggal di sekitar kota atau di atas rakit yang beratap rumbia. Mereka itu tangkas dalam peperangan baik di darat maupun di laut. Dalam peperangan dengan negara lain, mereka berkumpul. Berapa pun keperluannya, dipenuhi. Mereka sendiri yang memilih panglima dan pemimpinnya. Semua pengeluaran untuk persenjataan dan perbekalan ditanggung oleh mereka masing-masing. Dalam menghadapi lawan dengan resiko mati terbunuh, di antara bangsa-bangsa lain sukar dicari tandingannya. Mungkinkah *Orang Laut* yang mendiami Sumatra bagian timur itu keturunan dari mereka itu ?

Akhirnya, mungkin perlu kita cermati dan tindaklanjuti pidato salah satu pimpinan parpol pemenang Pemilu 1999 yang mengingatkan bahwa Indonesia adalah negara maritim tetapi dalam bidang kemaritiman (termasuk ketahanan laut) kita sangat tertinggal, dan pentingnya sumberdaya laut yang belum tergarap maksimal. Khusus untuk pertahanan laut, seorang sastrawan terkenal pemenang Magsasay berkomentar "Sebagai negara maritim mengapa kita tidak membangun angkatan laut, dan mengapa justru angkatan darat yang diperkuat".

Meskipun dengan teknologi yang sederhana, nenek moyang kita dapat berjaya di Nusantara dan dapat mengarungi samudra yang luas.

Kepustakaan

Koestoro, Lucas Partanda, 1993, "Tinggalan Perahu di Sumatra Selatan: Perahu Sriwijaya?", dalam *Sriwijaya dalam perspektif arkeologi dan sejarah* hal. C1-1-10. Palembang: Pemerintah Daerah Tk. I Provinsi Sumatra Selatan.

Lapian, A.B., 1979, "Pelayaran dalam Periode Sriwijaya", dalam *Pra Seminar Penelitian Sriwijaya* hal. 95-104. Jakarta: Proyek Penelitian dan Penggalian Purbakala Departemen P&K.

Petersen, Eric, 2000, *Jukung Boats from the Barito Basin, Borneo.* Roskilde: The Viking Ship Museum.

Poesponegoro, Marwati Djoened & Nugroho Notosusanto, 1984, *Sejarah Nasional Indonesia III,* Jakarta: Balai Pustaka.

Wolters, O.W., 1967, Early Indonesian Commerce: A Study of the origin of Sriwijaya. New York: Cornell University Press.

(Footnotes)

Makalah yang diajukan dalam Diskusi Panel Ahli II (*Pembahasan Materi Tata Pamer Museum Bahari*) yang diselenggarakan pada tanggal 21 Oktober 2002 di Ruang Rambuti, Hotel Sofyan Cikini, Jakarta.

SEJARAH PERKEMBANGAN PELABUHAN DI INDONESIA[1]

Susanto Zuhdi[2]

Dalam jangka 5 tahun ke depan secara bertahap, RRC akan membuka 5 pelabuhan di bagian timur negaranya. Sebagai negara yang sebagian besar terdiri atas wilayah daratan, tampak bahwa RRC memberi perhatian dan prioritas yang besar kepada pembangunan dan pemanfaatan pelabuhan. Fakta ini tentu menyiratkan kesiapan "negeri tirai bambu" itu untuk melakukan kegiatan ekonomi melalui perdagangan dengan dunia luar. Hal ini dapat menjadi petunjuk bahwa abad ke-21 merupakan""abadnya Cina".
Gejala kontemporer ini mestinya menjadi perhatian kita yang notabene memiliki lautan 2/3 dari daratannya sehingga kita menyatakan sebagai negara maritim atau negara bahari. Kita juga menyebut negara Indonesia dengan corak kepulauan atau Nusantara yang dianggap terjemahan dari arhipelago. Dalam bahasa Itali, archipelago berarti"laut utama" (*chief sea*). Sedangkan dalam bahasa Yunani (Greeks) kata itu menunjuk pada "*the Grecian Archipelago*" atau "*The Aegean Sea*". Konsep Nusantara dan archipelago sering disamakan padahal memiliki pengertian yang berbeda. Nusantara berasal dari 'nusa' dan''antara', merupakan konsep kerajaan Singasari di Jawa Timur ketika raja Kertanegara (1268-1292) mengirimkan ekspedisi Pamalayu untuk menghadang pasukan Khubilai Khan, kaisar Tiongkok. Dalam perkembangan selanjutnya tampak ambisinya untuk meluaskan kekuasaannya ke luar Jawa. Nusantara berarti "Pulau-pulau di luar atau selain Jawa". Archipelago yang dianggap mirip dengan nusantara menurut ahli bahasa berasal dari "*aegeum pelagus*" yang berarti laut Aegaesi menjadi *aegeapelago* kemudian menjadi archipelago yang berarti "laut yang terpenting" Jadi dari akar katanya bukan menunjuk kepada pulau-pulau melainkan kepada""laut-laut", di tempat mana pulau-pulau itu berada" atau dapat juga dikatakan "laut-laut yang ditaburi pulau-pulau". Secara obyektif wilayah Indonesia memiliki kurang lebih 17.000 pulau dengan garis pantai terpanjang kedua di dunia sesudah Kanada.

Dalam perkembangannya Nusantara telah menjadi konsep dan sekaligus wawasan untuk menujuk pada suatu wilayah yang terbentuk melalui proses historis dan sosilogis yang kemudian bernama Indonesia. RI sebuah negara dengan Wawasan Nusantara menunjuk kepada suatu wilayah yang terdiri atas darat dan laut yang tak terpisahkan yakni suatu kesatuan yang utuh. Dengan landasan Deklarasi Djuanda 13 Desember 1957, Pemerintah RI memperjuangkan negara yang berkedaulatan atas daratan dan lautnya sebagai kesatuan utuh untuk mendapatkan pengakuan secara internasional.
Sebelum itu landasan hukum bagi persatuan bangsa Indonesia masih mengacu pada undang-undang Belanda. Pada tahun 1951, pemerintah mengeluarkan PP no. 66 mengenai lambang negara Bhinneka Tunggal Ika. Prof. Supomo menjelaskan maksud lambang sebagai makna "menghubungkan daerah-daerah dan suku-suku bangsa di seluruh Nusantara Indonesia menjadi kesatuan raya atau mewujudkan persatuan dan kesatuan bangsa Indonesia". Melihat kondisi obyektif negara maritim seperti itu, tidak perlu diberi banyak argumentasi bahwa seharusnya RI memberi prioritas tinggi dan komitmen untuk memajukan sektor kelautan dan meningkatkan peran pelabuhan.

Pelabuhan: *Harbour*, *Port* dan Bandar

Dalam bahasa Inggris memiliki dua istilah untuk pelabuhan:
harbour dan *port*. *Harbour* adalah kapal atau perahu tempat berlabuh. Port adalah pintu keluar masuk atau taempat yang menghubungkan bagian luar (foreland) dan bagian pedalaman (hinterland). Dalam perbendaharaan bahasa Indonesia, dikenal kata bandar. Dalam KBBI (1996) bandar adalah kota pelabuhan, kota perdagangan.

Fungsi sentral pelabuhan adalah tempat berlabuh, dan seperti dalam kata bandar, adalah tempat berkumpul untuk berdagang. Tentu saja diperlukan dukungan faktor lainnya seperti aspek perekonomian. Tidak dapat disangkal bahwa kegiatan perdagangan merupakan faktor pendorong bagi kemajuan sebuah

pelabuhan. Eksistensi pelabuhan di Indonesia dalam konteks lain adalah peranannya sebagai sarana perhubungan antarpulau dan atau antardaerah dalam suatu pulau karena sulit dijangkau melalui jalan darat. Pelayaran adalah gerak yang menghubungkan bagian-bagian wilayah Nusantara. Sudah sejak awal milenium pertama wilayah barat Nusantara berperan dalam jalur pelayaran antara Cina dan India.

Pelabuhan Sebagai Kajian Sejarah Maritim

Suatu bentuk keprihatinan dalam lingkup penulisan sejarah di Tanah Air kita sampai saat ini adalah masih sedikitnya kajian mengenai kelautan. Sulit dipungkiri bahwa bahwa penulisan sejarah Indonesia masih didominasi oleh sejarah yang berkisah tentang daratannya. Bagaimana kita merasa menunjujung tinggi tumpah darah Indonesia kalau perhatian kita kepada dimensi kelautan masih minim. Begitu pula bagaimana kita mempunyai pemahaman sejarah bangsa yang komprehensif apabila tidak disertasi dengan pengetahuan sejarah maritim. Mempelajari mengenai pelabuhan atau kota pelabuhan merupakan langkah strategis untuk memahami potensi kelautan dan ekonomi yang dimiliki bangsa Indonesia.

Universitas Diponegoro (Undip) Semarang merupakan perguruan tinggi yang telah mencanangkan aspek kelautan sebagai fokus kajiannya. Studi kelautan yang sedang dirintis di perguruan tinggi yang berkedudukan di Semarang itu, diawali sejak tahun 1995 dengan pengiriman sejumlah tenaga dosen dari Jurusan Sejarah ke Universitas Leiden di negeri Belanda dan di Universitas Indonesia Jakarta untuk mengambil gelar doktor dalam bidang sejarah maritim. Dalam jangka waktu lima tahun kedepan secara bertahap Undip akan memiliki 5 orang doktor di bidang sejarah maritim. Beberapa topik kajian maritim yang sedang dilakukan dapat disebut pelabuhan: Semarang, Surabaya, Banjarmasin, Pekalongan (fokus pada perikanan), dan mengenai laut Jawa.

Adapun hasil studi tentang pelabuhan yang sudah diterbitkan adalah tentang Cilacap *(*Zuhdi *2002).* Karya Eduard Poelinggomang mengenai Pelabuhan Makassar (2002). Masyhuri seorang sejarawan dari LIPI menulis mengenai kehidupan nelayan di pantai utara Jawa (1999). Beberapa disertasi lain misalnya M. Nur mengenai pelabuhan Sibolga (2000).

Belajar sejarah memang mengenai masa lampau. Akan tetapi kita pelajar sejarah adalah orang-orang yang hidup sekarang. Tentu ada motif tersendiri dalam mempelajari masa lampau itu bagi kehidupan pada masa kini. Dengan demikian kajian tentang masa lampau sesungguhnya untuk kepentingan masa kini dan mungkin juga dapat merupakan bahan untuk menyiasati masa depan.
Barangkali ada baiknya untuk mengakhiri pembicaraan ini dikutipkan ungkapan Edward Said yang mengatakan " **berpaling ke masa lalu merupakan salah satu strategi paling umum untuk menafsirkan masa kini. Yang menggerakkan sikap itu bukan hanya ketidaksetujuan mengenai apa yang terjadi di masa lalu dan seperti apa masa lalu itu, melainkan ketidakpastian tentang apakah masa lalu itu benar-benar telah berlalu, selesai, dan ditutup, atau apakah ia masih berlanjut, meskipun mungkin dalam bentuk-bentuk yang berbeda**".

Kepustakaan:

a 'Campo, J.N.F.M.,'*Koninklijke Paketvaart Maatschappij Stoomvart en Staatsvorming in de Indonesische Archipel 1888-1914*, Rotterdam, 1992. Broeze, Frank, *Brides Of The Sea, Port Cities of Asia From thr 16th-20th Centuries*, National Library of Australia, 1989. De Graaf, H.J, *Puncak Kekuasaan Mataram Politik Ekspansi Sultan Agung*, Grafiti pers : Jakarta, 1986. Lapian, A.B. Sejarah Nusantara Sejarah Bahari, Pidato Pengukuhan Guru Besar Luar di Universitas Indonesia 1992. Lombard, Denys, *Nusa Jawa : Silang Budaya Warisan Kerajaan-Kerajaan Konsentris*, Jakarta Gramedia Pustaka Utama:1996. Masyhuri, *Menyisir Pantai Utara Jawa* (Jakarta: Jambatan 1999). Said, Edward, *Kebudayaan dan Kekuasaan: Membongkar Mitos Hegemoni Barat* (terjemahan) Bandung, Mizan 1995. Tjandrasasmita, Uka, *Pertumbuhan dan Perkembangan Kota-Kota Muslim di Indonesia dari Abad XII sampai XVIII Masehi*, Kudus, Menara Kudus: 2000 Zuhdi, Susanto, *Cilacap 1830-1942: Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa* (Jakarta KPG) 2002.

TEMUAN KERAMIK LOKASI BLANAKAN

Termasuk dalam kelompok ini adalah yang disebut keramik jenis warna glasir hijau seladon, dibuat dari stoneware tebal, yang berasal dari Swankhalok, Thailand, abad ke-14-15. Keramik berwarna glasir hijau seladon yang pertamakali muncul di Cina, sekitar masa dinasti Song (960-1279), kemudian mempengaruhi keramik Thailand dan Jepang.

1. *Piring, D. 29 cm.*
2. *Mangkuk, D. 20 cm.*
   Hiasan motif bunga teratai (lambang kesucian) yang digores.
3. *Botol, T. 13,5 cm.*
   Hiasan motif garis-garis vertikal
4. *Buli-buli (miniatur guci),7,3 cm.*
   Hiasan motif garis-garis vertikal.
5. *Kendi, T. 11,7 cm.*
   Berbentuk hamsa atau angsa yang merupakan kendaraan dewa Brahma (Hindu)

Di situs Blanakan juga ditemukan, sebagai contoh adalah jenis warna biru-putih, yang dibuat dari porselin warna putih-krem, berasal dari Vietnam (abad ke14-15. Hiasan keramik buatan Vietnam banyak mendapat pengaruh dari Cina karena letaknya secara geografis memang bersebelahan dengan Cina Selatan, misalnya bunga dan sulur daun pada piring serta panil-panil berisi motif sisik ikan pada botol.

1. *Piring, D. 24,7 cm.*
2. *Mangkuk, D. 11,7 cm.*
3. *Buli-buli (miniatur guci), T. 5 cm.*
4. *Mangkuk silindrik, T. 7,9 cm.*
5. *Cepuk (wadah bertutup) kerucut, T. 4,5 cm. Bentuk-bentuk keramik Vietnam memang sering unik seperti cepuk tersebut.*
6. *Vas, T. 24 cm,*

TEMUAN KERAMIK LOKASI KARANG CINA

Tiga buah keramik, berbentuk guci bertutup dan buli-buli (miniatur guci), dibuat dari stoneware dan berwarna hijau seladon. Berasal dari Cina Selatan, dinasti Yuan, abad ke-13-14. Hiasan motif bunga teratai dan daunnya yang dicetak, termasuk jarang didapat.

1. *Guci bertutup, T. 18 cm.*
2. *Buli-buli (miniatur guci), T. 12 cm.*

Terdapat pula bentuk piring (D. 31,2 cm), berglasir warna hijau seladon dan dibuat dari stoneware. Hiasan motif ombak yang digores pada bagian tepian dan bunga peoni yang digores pada bagian tengah. Berasal dari Longquan, Cina Selatan, dinasti Yuan, abad ke-

KERAMIK TEMUAN LOKASI JEPARA

Sebuah mangkuk yang dibuat dari batuan (stoneware), berglasir warna hijau-keabuan dan hiasan motif bunga yang digores. D. 18,8 cm. Cina Selatan, dinasti Song, abad ke-11-12. Keramik dari masa dinasti Song (960-1279), sering mengutamakan padakesederhanaan baik bentuk,hiasannya yang digores danberwarna tunggal.

KERAMIK TEMUAN DARI KAPAL "TEK-SING"

A. Sebagai bukti dari masa lalu adalah keramik yang ditempeli binatang dan tanaman laut karena lama tenggelam. Bahwa keramik termasuk salah satu barang yang dibawa oleh kapal dari tempat pembuatannya ke berbagai negara, menyeberangi lautan, baik sebagai barang dagangan atau hadiah atau maksud lainnya. Seringkali tidak mencapai tujuannya, antara lain tenggelam karena diserang badai atau menabrak karang atau dibuang ke laut. Contohnya adalah sebagai berikut keramik-keramik yang berasal dari Cina, abad ke-19.

1. Guci ceret (T. 17 cm)
   Badannya berbentuk guci dan mempunyai cerat untuk ke luar air seperti ceret. Dibuat dari stoneware.

2. Mangkuk (D. 16,2 cm) dan sendok (P. 11,2 cm)
   Mangkuk dihiasi motif geometris kawung dan kelinci (lambang kebijaksanaan).

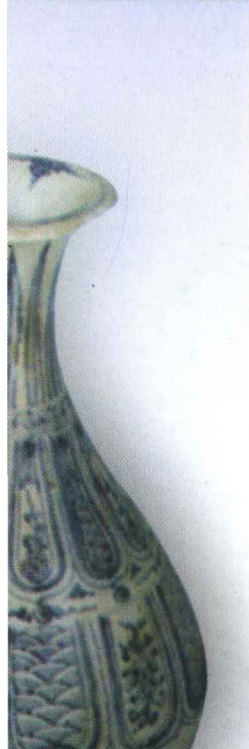
3. Piring besar (D. 28,4 cm)
   Hiasan cap huruf Sansekerta di bagian tepian dan huruf Cina di bagian tengah. Huruf Sansekerta diduga kata suci untuk awal berdoa yang merupakan pengaruh Hindu atau Budha dari India.

4. Piring (D. 20,2 cm)
   Hiasan motif flora (tanaman) yang dipadukan dengan huruf Cina. Huruf Cina, antara lain dapat berarti lambang atau simbol; nama raja atau tahun pembuatan; nama kiln atau pabrik tempat pembuatan; dan puisi atau sajak.

5. Cepuk-cepuk (wadah bertutup)
   D. 8,3 cm dan 5,5 cm.
   Hiasan pada wadah-wadah keramik kuno buatan Cina, pada umumnya banyak mendapat pengaruh dari alam sekitarnya, serta kepercayaan atau agama. Tidak hanya pada keramik, hiasan-hiasan itu juga terdapat antara lain seperti pada bangunan, sutera, benda-benda perunggu, dan benda-benda seni batu-batuan; dimana masyarakatnya mempercayai dan menjadikannya simbol atau melambangkannya sebagai pengharapan akan sesuatu. Motif hias dapat berupa flora (tanaman), fauna (binatang), huruf (binatang), huruf dan sebagainya. Sebagai contoh adalah cepuk-cepuk dengan hiasan ikan (lambing kekayaan), lambing benda berharga Taoisme dan huruf Cina.

B. Hampir seluruhnya muatan keramik dari kapal "Tek-Sing" adalah peralatan rumah tangga yang digunakan sehari-hari, misal untuk wadah makanan. Tetapi ada juga yang bentuknya kecil (miniatur), gunanya untuk hiasan, contohnya seperti

1. Ayam (T. 10 cm)
2. Burung (P. 9 cm)
3. Kerbau dan penunggangnya (P. 6,5 cm)
4. Anak lelaki (T. 7 cm)
5. Botol-botol kecil (T. 2,5 – 5 cm), diduga gunanya untuk wadah bubuk obat atau bubuk wangi-wangian.

Berasal dari Cina, dinasti Qing, abad ke-19; dari daerah Fujian atau Guandong; kecuali bentuk anak kecil yang berasal dari Jindezhen.

C. Wadah-wadah keramik dari porselin sebagai peralatan rumah tangga harian, selain berbentuk mangkuk, piring juga ada sendok. Berasal dari Cina, dinasti Qing, abad ke-19. Seperti yang kelihatan pada gambar, terdapat

1. Sendok warna coklat (P. 11,1 cm).
   Sendok yang berasal dari Cina, ujungnya melengkung terdapat pengait, sehingga pada waktu diletakan dalam mangkuk dapat berdiri dikaitkan pada tepian mangkuk.

2. Piring warna biru-putih (D. 15,4 cm).
   Hiasan motif jamur. yang dianggap suci dan merupakan lambang panjang umur, karena itu benda apapun yang dihiasi motif tersebut dapat dipakai sebagai ucapan selamat ulang tahun.

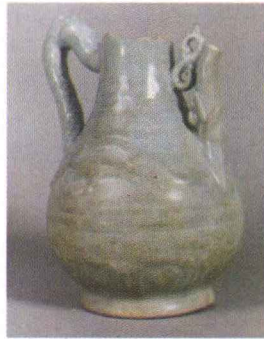
3. Piring biru-putih (D. 19,5 cm).
   Hiasan motif burung, bunga peoni (lambang musim semi, keindahan wanita, dsb) dan batu karang (lambang kekuatan dan keabadian).

4. Piring warna biru-putih (D. 17,2 cm).
   Hiasan motif pohon bambo (lambang keabadian dan ketahanan), batu karang dan bunga.

5. Mangkuk putih (D. 16,8 cm).

KERAMIK TEMUAN LOKASI INTAN

Keramik yang dibuat dari tanah liat halus warna coklat dan berbentuk kendi (T. 22 cm) ini, berasal dari daerah Satingphra, Thailand, abad ke-13-14. Kendi semacam ini bentuknya bervariasi ada yang ramping seperti ini dan ada pula yang gemuk. Demikian pula warna tanah liatnya (putih –krem atau merah-oranye dsb.) dan teksturnya (halus atau kasar dsb.) bervariasi. Selain dari Thailand,juga dibuat di Kayu Agung, Palembang, Sumatera Selatan dan diduga di Trowulan, Jawa Timur (Majapahit).
Kadang disebut kendi Majapahit, apakah karena banyak ditemukan atau dibuat di Trowulan ?

KERAMIK TEMUAN LOKASI TUBAN

Di situs Tuban juga ditemukan ceret walaupu tidak utuh yang berglasir putih-keabuan atau jenis"Qingbai", sama seperti dua buah ceret "qingbai" temuan di situs Lansui. Bahan dasarnya porselin.
T. badan 13,4 cm. Cina, dinasti Yuan, abad ke-14.
Bangsa Cina, mengenal bentuk Ceret tetapi kecil, sedang ceret Besar seperti temuan dari situs Tuban dan Lansui, diduga Merupakan pesanan dari Timur Tengah dan tersebar sampai Indonesia.

Contoh lain temuan situs Tuban adalah sebuah piring warna hijau Seladon yang dibuat dari stoneware tebal. Hiasannya motif geometris sulur daun yang digores dan bunga peoni yang dicap. D. 33,4 cm. Cina, dinasti Yuan, abad ke-13-14. Dinasti Yuan (bangsa Monggol) berasal dari luar Cina, menguasainya dari tahun 1279-1368. Ketika di bawah pemerintahan dinasti Yuan, tempat-tempat pembuatan keramik di Cina tetap berproduksi. Bila dilihat secara umum walaupun tidak mutlak, keramik dari masa Yuan cenderung lebih besar dari keramik masa sebelumnya (dinasti Song).

KERAMIK TEMUAN LOKASI LANSUI

Di situs Lansui ini ditemukan dua CERET walaupun dalam keadaan tidak utuh. Berbentuk buah labu ganda dan sedikit berlekuk-lekuk vertikal. Dibuat dari bahan porselin agak tipis dan berwarna glasir putih-kebiruan muda serta pecah seribu, termasuk jenis "qingbai". Penggunaan istilah "qingbai" untuk pertamakali tercatat dalam "Zhu Fan Zhi dari Zhao Ruqua" yang menyebut "Qingbai Ciqi" (porselin biru pucat) di antara barang dagangan dari para pedagang asing di Jawa, abad ke-12-13 (S. Adhyatman, 1990). Kedua ceret tersebut berasal dari Cina, dinasti Yuan, abad ke-13-14.

1. Hiasan motif bunga yang digores. D. 13,8 cm.+2.
   Hiasan berbentuk naga sebagai pegangan. T. 17,5 cm.

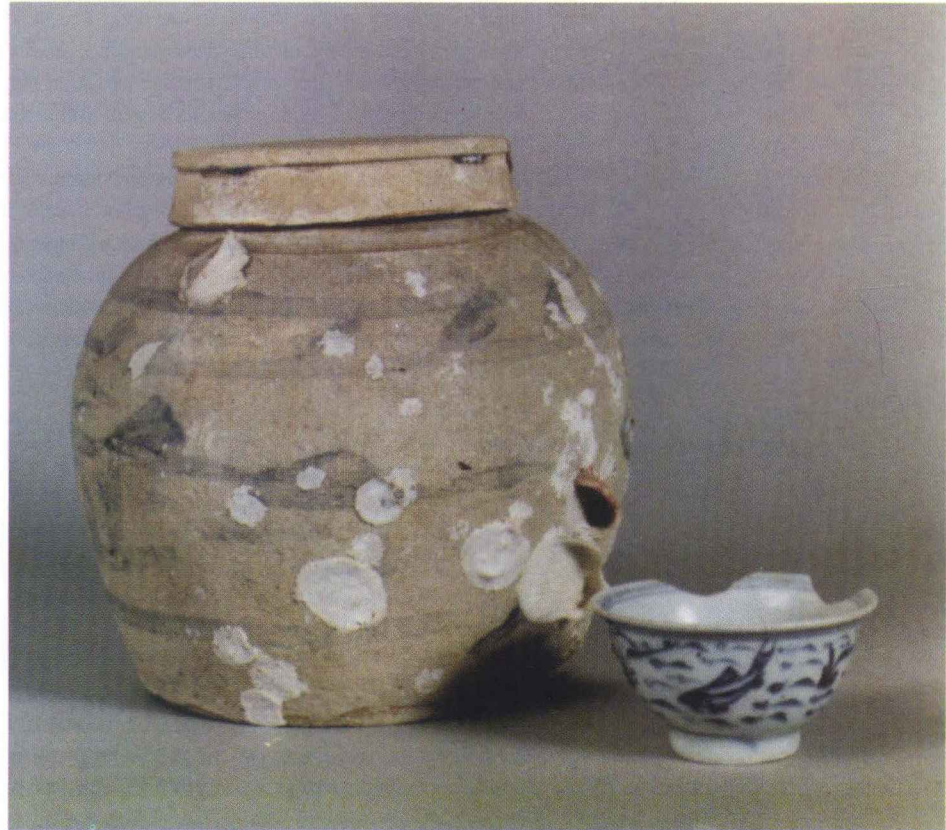
KERAMIK TEMUAN LOKASI BATU HITAM

Sebagai contoh di sini adalah mangkuk (D.20 cm) dan ceret (T. 24,6 cm) yang dibuat dari porselin dan disebut tiga warna atau "sancai" (warna coklat-kuning-hijau), yaitu termasuk salah satu dari awal
keramik yang berwarna lebih dari satu. Berasal dari Cina (Changsha, propinsi Hunan), dinasti Tang, abad ke-9. Banyak diekspor pada abad ke-8-9 , daerah sebarannya dari Asia sampai Afrika dan beberapa kali pernah ditemukan disekitar Jawa Tengah, candi Borobudur dan Prambanan (abad ke-9-10).

Selain itu juga ditemukan sebuah tempayan yang dibuat dariStoneware tebal. Berasal dari Cina, dinasti Tang, abad abad ke-9-10. T. 67 cm.

KERAMIK TEMUAN LOKASI KARANG BATANG

Sebagai contoh temuan dari situs Karang Batang adalah
- guci bertutup, T. 16,4 cm; dan
- mangkuk kecil, D. 7,6 cm, dengan hiasan ikan.

Keduanya dibuat dari porselin dan berwarna biru-putih.
Cina, dinasti Qing, abad ke-18.

(Footnotes)

[1] Bahan ceramah disampaikan di Museum Bahari Pemerintah DKI Jakarta, di Jakarta, Kamis, 25 April 2002. Makalah belum disunting. Mohon tidak dikutip.

[2] Kepala Direktorat Sejarah Badan Pengembangan Kebudayaan dan Pariwisata.

KERAMIK KUNA DARI DASAR LAUT PERAIRAN INDONESIA

Widiati

Bermula pada tahun 1986, ketika seorang bernama M. Hatcher secara menghebohkan menjual keramik kuno dari peraiaran Indonesia di balai lelang Christie, Amsterdam. Sekitar 20.000 porselin Cina biru-putih dan warna-warni bertarikh abad 18, serta sekitar 100 emas batangan telah terjual dalam lelang tersebut dan menghasilkan uang senilai 15 juta dolar US. Benda-benda itu diidentifikasi sebagai barang muatan kapal Geldernmalsen yang tenggelam di perairan Karang Heliputan, Riau. Pemberitaan tersebut jelas sangat mengejutkan, khususnya bagi Indonesia, serta merta tersadar bahwa di dasar laut perairan kita, tersimpan benda-benda yang bernilai ekonomis tinggi, yaitu muatan dari kapal karam kuna!

Tidak lama setelah peristiwa itu, dibentuk Panitia Nasional Pengangkatan dan pemanfaatan benda Berharga Asal Muatan Kapal Yang Tenggelam melalui Keputusan Presiden RI No. 43 Tahun 1989 untuk mengatur kegiatan yang berkaitan dengan benda-benda berharga dari dasar laut di Indonesia. Ketika itu Panitia Nasional ini berada di bawah Kantor Menteri Koordinator Bidang Politik dan Keamanan. Pada tahun 2001 dilakukan revisi terhadap Keputusan Preseiden tersebut, kemudian berubah menjadi Keppres No.107 Tahun 2001 dan pengendaliannnya berada di bawah Departemen Kelautan dan Perikanan.

Sejak berlakunya Keputusan Presiden tersebut hingga saat ini, telah ditemukan sejumlah peninggalan kuno dari dasar laut peraiaran Indonesia, namun pada umumnya benda-benda tersebut berupa benda-benda keramik. Sebanyak 30.000 porselin Cina dan kendi tembikar Thailand yang bertarikh abad 10-13 telah diangkat oleh PT Samudera Wisesa. Keramik ini merupakan hasil pengangkatan pertama sejak berlakunya Keppres No. 43 tahn 1989. Setelah itu diikuti dengan penemuan dan pengangkatan yang dilakukan oleh perusahaan-perusahaan lain di berbagai perairan Indonesia. Tercatat tahun 1993 beberapa ribu porselin seladon, biru-putih, coklat dalam berbagai bentuk bertarikh abad 14-15 diangkat dari perairan Tuban, Jawa Timur. Kemudian beberapa ribu keramik Cina dan Thailand bertarikh abad 10-13 diangkat dari situs Lansui, daerah paling ujung barat daya Kepulauan Seribu. Tidak jauh dari situs tersebut terdapat Situs Intan yang diduga dari masa pemerintahan Sriwijaya. Peninggalan tersebut terdiri dari beraneka ragam benda-benda kuno di antaranya keramik-keramik Cina. Sebanyak 30.000 porselin Cina lain yang bertarikh abad 17-20 ditemukan di peraiaran Selat Gelasa, P. Bangka-Belitung. Temuan ini melengkapi keramik-keramik yang dinyatakan berasal dari runtuhan kapal Tek Sing yang berjumlah 380.000 buah dan berhasil dilelang di Stuttgart, Jerman pada tahun 2000. Sampai sejauh ini, temuan keramik kapal Tek Sing inilah satu-satunya yang telah dilelang dan melibatkan pemerintah Indonesia.

Selain dari itu, masih ditemukan lagi sekitar 10.000 porselin Thailand dan Vietnam bertarikh abad ke-14/15 dari situs Belanakan, Subang, Jawa Barat, dan 49367 buah keramik Cina masa Tang, serta 131 wadah yang dibuat dari emas, dan paduan antara emas dengan perak, dan temuan-temuan lain seperti

gading, kaca, kayu, dan batu yang masing-masing jumlahnya kurang dari 10 buah. Barang-barang masa Tang sampai kini masih terdapat di New Zealand dan Jerman. Sementara itu belum lama ini telah diangkat sebanyak 30.000 porselin abu-abu buatan Cina bertarikh masa Yuan dari Situs Karang Cina, Riau.

Penemuan tersebut jelas menunjukkan bahwa keramik-keramik dalam jumlah besar itu merupakan komoditas dagang yang di datangkan dari Cina untuk disebarkan ke berbagai tempat di belahan dunia lain dengan menggunakan kapal laut. Oleha karena sebab-sebab tertentu yang tidak dapat diketahui, kapal pengangkut tersebut tenggelam di dasar laut perairan Indonesia. Namun demikian tenggelamnya kapal pengangkut keramik dapat disebabkan oleh hal-hal seperti: (a) bertabrakan dengan gosong karang, (b) mengalami cuaca yang amat buruk (c) terjebak dalam suatu peperangan, (d) terjadi perselisihan atau pertengkaran di antara para penumpang kapal, (e) ada pembajakan oleh para perompak, atau (f) adanya kesalahan manusia dalam mengoperasikan kapalnya.

Di samping itu adanya muatan kapal yang berupa keramik dalam jumlah besar itu telah menjadi petunjuk bahwa perairan Indonesia, terutama Indonesia bagian barat, telah menjadi jalur pelayaran perdagangan internasional sejak dahulu, setidaknya sejak abad 7 Masehi, yang dibuktikan dengan temuan keramik Situs Batu Hitam yang bertarikh masa dinasti Tang yang memerintah di Cina antara tahun 618 hingga 960.

Di antara temuan-temuan keramik tersebut, keramik dari reruntuhan kapal Tek Sing dianggap temuan terbanyak karena mencapai jumlah sekitar 380.000 buah.. Hal ini menunjukkan teknologi perkapalan yang maju dan mampu membuat kapal yang besar sehingga mampu menampung keramik keramik dalam jumlah besar dibandingkan pada masa-masa sebelumnya. Hal itu mungkin juga menunjukan tentang adanya permintaan yang cukup besar terhadap keramik-keramik Cina di berbagai wilayah ketika itu.

Kapal-kapal pengangkut keramik dari Cina untuk sampai ke tempat tujuannya tentu harus menempuh perjalanan yang panjang, lama dan beresiko, dan kemudian kembali lagi ke tempat asalnya.

Penemuan benda-benda di dasar laut perairan Indonesia belum tentu menggambarkan bahwa keramik-keramik itu akan digunakan oleh masyarakat kuno Indonesia ketika itu. Ada kemungkinan bahwa kapal itu sedang dalam pelayaran ke wilayah lain di luar wilayah Indonesia dan tenggelam ketika melewati perairan Indonesia. Namun demikian tidak tertutup kemungkinan bahwa di antara kapal-kapal itu akan menuju satu tempat di nusantara dan menurunkan keramik-keramik itu di sana untuk kemudian dipergunakan oleh masyarakat setempat. Sejumlah situs-situs daratan di Indonesia menujukkan hal tersebut.

Kehadiran keramik di Indonesia pada masa lalu bukan suatu hal yang mustahil, karena ketersediaan sumberdaya alam yang melimpa seperti rempah-rempah, hasil laut, hasil hutan, yang sangat dicarai dan dibutuhkan oleh pedagang asing.

EKSPLORASI KAPAL-KAPAL KARAM DI INDONESIA

Trigangga/Ekowati S.

Telah lama diduga bahwa perairan di Indonesia menjadi kuburan bagi kapal-kapal yang karam karena diterjang oleh badai, menabrak karang, ditenggelamkan musuh (perang), kelebihan muatan, dan lain-lain. Sejak awal abad Masehi perairan Indonesia memang menjadi lalu lintas perdagangan yang menghubungkan dunia barat dan timur. Kapal-kapal dari berbagai jenis dan ukuran juga dari berbagai negara (Cina, India, Arab, Portugal, Belanda, dll) bahkan kapal buatan lokal lalu lalang di perairan Indonesia dengan membawa muatan, penumpang dan barang, yang tidak sedikit. Kapal-kapal yang datang ke dan berangkat dari Indonesia ada yang selamat sampai tujuan, tetapi ada juga yang bernasib sial tidak sampai ke tujuan karena alasan yang telah disebutkan tadi. Kapal inilah yang kemudian karam dan terkubur di dasar laut selama ratusan bahkan ribuan tahun.

Adalah Michael Hatcher, orang yang sudah lama mengincar keberadaan kapal karam di Indonesia sejak tahun 1972. Tahun 1975 ia mengawali pencariannya dengan membaca tumpukan arsip tua di Algemeen Rijksarchief, Den Haag. Di situlah ia menemukan tenggelamnya kapal *De Geldermalsen*, dan perburuan harta karun pun dimulai. Secara diam-diam, dan tentunya ilegal, Hatcher melakukan eksplorasi pengangkatan barang asal muatan kapal tenggelam tahun 1983. Aksi ini diulangi kembali tahun 1986 hingga berhasil menggasak isinya yang antara lain terdiri dari 160.000 potong keramik dan 225 emas lantakan, lalu dilelang dengan nilai 17 juta dollar AS.

Merasa kecolongan akibat ulah Hatcher ini, pemerintah akhirnya membentuk Panitia Nasional Pengangkatan dan Pemanfaatan Benda Berharga Asal Muatan Kapal yang Tenggelam, berdasarkan Keputusan Presiden nomor 43 tahun 1989 pada tanggal 4 Agustus 1989. Isi Keppres nomor 43 tahun 1989 prinsipnya mengkoordinasikan antardepartemen dan instansi, memproses izin operasi perusahaan, serta menyelenggarakan pengawasan. Rupanya penerbitan Keppres disambut baik pengusaha "pemburu harta". Mulai dari izin tertanggal 30 Agustus 1989 sampai 30 Agustus 1999, sudah tercatat 24 perusahaan swasta mengantongi izin legal. Diperkirakan di kawasan perairan Indonesia terdapat sekitar 713 kapal pengangkut benda-benda berharga yang karam di dasar laut. Berdasarkan hasil penelitian dari Departemen Perikanan dan Kelautan, kapal-kapal itu membawa benda-benda berharga, terutama pada masa penjajahan Belanda (lihat lampiran).

Berikut ini adalah beberapa lokasi kapal karam dengan muatannya yang telah dieksplorasi:

1. Kapal Karam Laut Jawa

Sebuah kapal karam di Laut Jawa telah ditemukan dan dijarah oleh para nelayan sebelum lokasi itu diberitahukan kepada perusahaan penyelamatan berlisensi di Indonesia. Disebabkan kekurangan dana, penggalian dilanjutkan oleh Pacific Sea Resources di bawah koordinasi Flecker tahun 1996.

Kapal karam ini diduga sebuah perahu layar Indonesia dari abad ke-13, yang berlayar dari Cina ke Jawa dengan muatan besi dan keramik. Sebanyak 200 ton besi dikapalkan dalam bentuk besi tuang dan besi tempa batangan. Sedangkan muatan keramik aslinya berjumlah 100.000 buah. Kira-kira ada 12.000 keramik dari Dinasti Song yang ditemukan kembali, terdiri dari mangkuk dan piring tipe seladon awal dari *kiln* di Cina Selatan.

2. Kapal Karam Intan

Kapal karam Intan ditemukan oleh para nelayan Indonesia hanya 18 km dari kapal karam Laut Jawa. Angkatan Laut RI menahan para nelayan ketika mereka mulai menjarah isi kapal karam tersebut, dan memberitahu kepada perusahaan Indonesia berlisensi dalam upaya penyelamatan barang muatan kapal tenggelam. Perusahaan ini bekerja sama dengan perusahaan Jerman, Seabed Explorations, dalam tahun 1997 untuk melakukan penggalian secara menyeluruh. Situs ini menghasilkan temuan yang amat menakjubkan; sebuah kapal karam tertua di Asia Tenggara dengan muatan yang lengkap. Pengujian *carbon dating* yang diperkuat dengan analisis keramik dan koin menunjukkan pertanggalan dari abad ke-10. Sedangkan dari sedikit badan kapal yang tersisa, identifikasi dan rincian susunan balok kayu menunjukkan bahwa kapal ini adalah perahu layar buatan Indonesia. Kapal ini mungkin berlayar dari ibukota Sriwijaya, Palembang, menuju ke Jawa Tengah atau Jawa Timur. Muatan kapal ini sangat beragam, terdiri dari beberapa ribu keramik Cina, lantakan logam timah, perak, perunggu, perhiasan emas Indonesia, cermin Cina barang kaca dari Arab, besi-besi tuang dan aneka ragam bahan organik.

3. Kapal Karam Belitung

Kapal karam ini ditemukan oleh para nelayan jauh di Pulau Belitung, Sumatra Selatan, pada tahun 1998. Seabed Explorations membeli lokasi tersebut dari nelayan dan memulai penggalian di bawah lisensi di bagian yang lainnya pada tahun yang sama. Nampaknya kapal karam Belitung hanya satu contoh dari kapal Arab atau India kuno yang pernah ditemukan. Sisa-sisa badan kapal yang luas masih terjalin kuat. Kapal karam ini, melalui analisis keramik dan *carbon dating*, diyakini berasal dari abad ke-9. Lokasinya di perairan Indonesia, dan muatannya yang berisi keramik Cina, melengkapi bukti arkeologis tentang hubungan dagang langsung antara bagian barat Lautan Hindia dan Cina pada milenium pertama. Isi muatan hampir seluruhnya terdiri dari keramik Changsa dari Cina dalam berbagai bentuk. Banyak mangkuk dikemas dalam tempayan besar tipe Dusun. Ada juga keramik-keramik hijau (*greenware*) dan putih (*whiteware*) berkualitas tinggi, demikian juga beberapa contoh keramik biru-putih dari masa awal.

4. Kapal Karam Bakau

Kapal karam Bakau terletak di dekat pulau Bakau di Selat Karimata, pertama kali ditemukan oleh para nelayan. Ketika Flecker mengunjungi situs ini tahun 1999, sudah tinggal sedikit muatan kapal yang tersisa. Bangkai kapal tergeletak di dasar pulau karang dengan bagian badan kapal masih

berpaut. Badan kapal aslinya terdiri dari sekat-sekat dan ujung papan-papan tersambung dengan paku-paku besi bersilangan; suatu tanda yang jelas dari konstruksi kapal Cina. Muatan keramik dan pertanggalan *carbon dating* menunjukan bahwa kapal karam ini berasal dari awal abad ke-15. Muatan utama dari kapal ini terdiri dari tempayan-tempayan asal Thailand. Ada juga barang-barang Longquan Cina pilihan, keramik-keramik Sukhothai, Sawankhalok dan beberapa barang berbentuk kendi yang dipoles sangat halus.

5. Kapal Karam Selat Gelasa (Tek Sing)

Sebuah kapal karam di Selat Gelasa, Sumatra Selatan, telah ditemukan dan dieksplorasi oleh Michael Hatcher pada 5 Juni 1999. Sisa-sisa kapal karam yang ternyata bernama

'*Tek Sing*' ini adalah sebuah perahu *jung* Cina berukuran besar, dengan ukuran 42 x 10 m, dan bobot sekitar 900 ton. Tek Sing berlayar dari Xiamen, Cina pada Januari 1822 menuju ke Jawa, mengangkut awak kapal 400 orang dan penumpang sedikitnya 1600 orang. Pada Februari 1822 terjadilah bencana; Tek Sing menabrak pulau karang di Laut Cina Selatan, 2° selatan khatulistiwa, di bagian timur Sumatra dan utara Jawa, akhirnya tenggelam di tempat yang ditemukan tersebut. Selain penumpang, Tek Sing membawa muatan barang lebih dari 350.000 buah keramik Cina terdiri dari piring mangkuk dan cangkir. Barang-barang lain yaitu meriam besi, kuningan dan perunggu, jam saku, wadah tinta Cina, dudukan lilin, pisau lipat, pedupaan dan mata uang. Kebanyakan keramik adalah jenis biru-putih. dari abad ke-19 yang diproduksi dari *kiln* Dehua di propinsi Fujian. Barang-barang muatan kapal Tek Sing ini sebagian besar dilelang di Stuttgart, Jerman pada November 2000.

5. Kapal Karam Blanakan

Seorang nelayan pertama kali menemukan pecahan tempayan kemudian sebuah guci secara tidak sengaja tersangkut pada jaringnya di perairan Blanakan, Subang, Jawa Barat sekitar tahun 1999. Semenjak itu puluhan ribu potong keramik Thailand dan Vietnam terdiri dari piring, mangkuk, cepuk dan lain-lain ditemukan para penyelam di bawah koordinasi Andy Asmara, seorang pengusaha pengangkatan dan pemanfaatan benda berharga asal muatan kapal tenggelam. Muatan kapal teng-gelam itu berasal dari akhir abad ke-15 atau awal abad ke-16. Kapal itu memulai perjalanannya dari Cina, mungkin singgah di Vietnam dan Thailand sebelum tenggelam sekitar 40 km dari pantai Jawa Barat.

KAPAL-KAPAL VOC TENGGELAM DI PERAIRAN INDONESIA

1. *Amsterdam* Terbakar di dekat P. Bawean, 11 Januari 1597.
2. *Trouw* Di Tidore, Portugis menahan kapal itu dan membunuh hampir semua awaknya.
3. *Hendrik Frederik* Terdampar dekat Ternate, kemudian dijual kepada Sultan Ternate pada Februari 1601.
4. *China* Berlabuh dari Ternate tahun 1608, kapal hilang disebabkan cuaca buruk, Juli 1608.
5. *Walcheren* Berlabuh dari Ternate tahun 1608, kapal hilang disebabkan cuaca buruk, Juli 1608.
6. *Brak* Terdampar dekat Makassar dan hilang pada 7 Agustus 1613.
7. *Nassau* Terdampar di tepi sungai Indragiri pada 19 September 1615.
8. *Eendracht* Terbalik di lepas pantai Banten, Mei 1620.
9. *Bantam* Terbakar di Batavia pada 24 Maret 1627.
10. *Hoorn* Terbakar dan meledak berkeping-keping, 80 mil sebelah barat Sumatra, 14 Desember 1619.
11. *Zeelandia* Karam di pantai barat Sumatra tahun 1619.
12. *Eendracht* Karam di pantai barat Ambon, 13 Mei 1622.
13. *Heilbot* Hilang di antara Amboina dan Batavia.
14. *Haan* Hilang di dekat Batavia pada 20 Mei 1628.
15. *Griffioen* Hilang di dekat kep. Maluku tahun 1625.
16. *Oostzanen* Meledak di dekat Jambi, Sumatra, bertempur melawan Portugis pada 5 April 1630.
17. *Walcheren* Meledak di dekat Jambi, Sumatra, bertempur melawan Portugis pada 5 April 1630.
18. *Gouden Leeuw* Karam di pulau karang dekat Kalimantan, 1634.
19. *Vianen* Dihancurkan oleh tembakan di Selat Sunda pada 14 November 1629.
20. *Delfshaven* Pecah karena kecerobohan di Batavia pada 12 November 1633.
21. *Breedam* Karam dekat kepulauan Seribu, Jakarta Utara.
22. *Otter* Karam di atas batu karang P. Buton, datang dari Banda pada tahun 1643.
23. *Valkenburg* Kandas di batu karang di timur P. Bangka, Juni 1647.
24. *Maan* Terdampar di P. Solor di laut Flores pada 10 April 1642.
25. *Roek* Hilang di lepas pantai Amboina pada 15 Februari 1645.
26. *Hollandia* Terdampar di Lombok pada 27 Desember 1642.
27. *Lillo* Karam di pelabuhan Batavia, Januari 1657.
28. *Luipaard* Karam di batu karang sebelah selatan Sulawesi pada 4 Maret 1650.
29. *Maastricht* Hilang, berlayar dari Malabar ke Batavia pada 4 Agustus 1642.
30. *Delfshaven* Karam di dekat Maju, P. Sumbawa, tahun 1653.
31. *Zeemeeuw* Hilang di sebelah timur Batavia tahun 1653.
32. *Haring* Pecah menabrak batu karang dekat Amboina, Mei 1656.
33. *Makreel* Tenggelam di Selat Sunda pada tahun 1656.
34. *Aagtekerke* Karam di batu karang dekat Sulawesi pada 4 Maret 1650.
35. *Juffer* Karam di batu karang sebelah selatan Sulawesi pada 4 Maret 1650.
36. *Tonijn* Terdampar di P. Sapudi dan dibakar oleh awaknya pada 12 September 1646.
37. *Trouw* Karam diterjang badai di pantai Hitu tahun 1659.
38. *Tijger* Karam di batu karang sebelah selatan Sulawesi, berlayar dari Batavia ke Ambon, 4 Maret 1650.
39. *Smient* Karam dalam pelayaran dari Batavia ke Taiwan, Juni 1653.
40. *Goede Hoop* Hilang dekat Amboina (Novo Tello), 13 Juli 1654.
41. *Haas* Karam di batu karang P. Roti dekat Timor pada 22 April 1661.
42. *Windhond (Witte)* Karam di kep. Boompjes dekat Batavia pada 30 Mei 1658.
43. *Boterbloem* Hilang di Tanate (sebelah utara Makassar), Maret 1660.
44. *Leeuwin* Karam dekat Makassar pada 24 Desember 1664.
45. *Wachter* Karam di Palembang pada 11 November 1659.
46. *Zierikzee* Tenggelam di lepas pantai Makassar tahun 1668.
47. *Walvis* Karam di batu karang di P. Selayar, dekat Sulawesi pada 7 Januari 1663.
48. *Nachtegaal* Karam di lepas pantai P. Seram, 9 Februari 1665.
49. *Waterhoen* Karam di Amboina dalam tahun 1672.
50. *Nieuwendam* Karam di antara Bima dan Makassar pada 1 Oktober 1670.
51. *Purmerland* Karam di Makassar disebabkan oleh ledakan di dalam ruang mesiu pada 9 Agustus 1668.
52. *Rijnland* Terbakar di Batavia setelah ledakan di dalam ruang mesiu pada 5 Mei 1666.
53. *Diemermeer* Karam dalam pelayaran ke Malaka, menghantam batu karang dekat P. Bangka pada 6 Juni 1670.
54. *Geit* Karam di dekat Makassar pada 4 Agustus 1668.
55. *Schermer* Karam di Selat Bangka pada 4 Juni 1671.
56. *Damiate* Terdampar di sebelah timur P. Madura pada 31 Agustus 1677.
57. *Uitdam* Karam di P. Fortuin dekat Sumatra, November 1677
58. *Pagadet* Terdampar di sebelah timur P. Madura pada 31 Agustus 1677.
59. *Gooiland* Tenggelam di Palembang (Sumatra Selatan) pada 28 September 1682.
60. *Zijpe* Meledak di pelabuhan Batavia pada tahun 1690.
61. *Bode* Karam di batu karang dekat kep. Seribu pada 13 September 1684.
62. *Huis te Kleef* Karam di dekat kep. Seribu selama perjalanan ke Palembang pada 1 September 1684.
63. *Aardenburg* Tenggelam dekat P. Buton, Sulawesi, Agustus 1685.
64. *Kroonvogel* Terdampar dan karam di P. Alkmaar dekat Batavia pada 11 Februari 1686.

65. *Sticht van Utrecht* Dibakar di Batavia pada 29 Januari 1677.
66. *Huis te Velsen* Karam di batu karang lepas pantai Ternate pada 22 Mei 1682.
67. *Gele Beer* Karam di sebelah barat Sumatra pada tahun 1684.
68. *Westbroek* Karam di Selat Sunda pada tahun 1697.
69. *Prins Willem Hendrik* Karam di Selat Bangka dalam perjalanan ke Siam pada 18 September 1686.
70. *Bronstede* Karam dalam perjalanan dari Semarang (sebelah timur Batavia), pada 21 Agustus 1697.
71. *Hendrik Maurits* Karam di Ternate pada tahun 1689.
72. *Honselaarsdijk* Karam dalam perjalanan dari Batavia, tahun 1698.
73. *Huis te Zilverstein* Karam di "rif van de Bril" di Makassar pada 29 Maret 1697.
74. *Moerkapelle* Karam di daratan pasir sungai Palembang, Sumatra Selatan, pada tahun 1703.
75. *Schellag* Tenggelam dalam perjalanan dari Batavia pada 21 November 1700.
76. *Kattendijk* Karam di Selat Sunda pada bulan April 1709.
77. *Oegstgeest* Hilang di Gresik (desa terletak di utara Surabaya) pada tahun 1719.
78. *Gelukkig Uur* Tenggelam disebabkan kebocoran di Batavia pada tahun 1720.
79. *Theeboom* Hilang di Banda pada tahun 1711.
80. *Donkervliet* Hilang setelah keberangkatan dari Makassar pada bulan April 1718.
81. *Ouwerkerk* Karam di dekat Jepara (sebelah utara Semarang) pada tahun 1728.
82. *Wendela* Karam di P. Mitrif, 20 mil dari Bengkulu (pantai barat Sumatra) pada 25 Februari 1735.
83. *Margareta* Tenggelam di Indramayu pada 29 September 1733.
84. *Noordbeek* Hilang di antara Ternate (P: Halmahera) dan Bima (P. Sumbawa) pada tahun 1730.
85. *Stadhuis van Delft* Karam di Selat Sunda pada 22 Agustus 1731 dalam perjalanan ke Surat (India).
86. *Rijksdorp* Datang dari Amboina, kapal karam pada 1 Juni 1734 di Teluk Bone.
87. *Susanna* Karam di Rembang pada tahun 1737 disebabkan kebocoran.
88. *Valkenisse* Karam di Banten pada bulan September 1740.
89. *Spiering* Karam di P. Watubela dekat Banda pada 10 Maret 1740.
90. *Steenhoven* Karam dalam perjalanan ke Banda pada tahun 1741
91. *Hofwegen* Meledak dalam perjalanan ke Batavia pada 1 September 1746.
92. *Kasteel van Woerden* Hilang setelah menabrak batu karang, 9 mil dari Pamanukan (Semarang) dalam tahun 1744.
93. *Nieuw Vijvervreugd* Meledak tahun 1746 dalam perjalanan ke Batavia.
94. *Leeuwerik* Karam dekat Makassar pada tahun 1748.
95. *Nieuwerkerk* Karam di timur P. Binongko (Sulawesi), dalam per-jalanan dari Batavia ke Banda, tahun 1748.
96. *Maarsseveen* Meledak dalam perjalanan dari Banda ke Batavia tahun 1748 di pantai timur Selayar.
97. *Kleverskerke* Hilang pada tahun 1761 di antara sebelah tenggara Kalimantan dan barat daya Sulawesi.
98. *Schakenbos* Karam di Selat Manipa (antara P. Buru dan Seram, Maluku) pada 17 Februari 1752.
99. *De Drie Heuvelen* Karam di pulau karang ketika berlayar dari Banda tahun 1758.
100 *Diemen* Karam di utara P. Sumbawa tahun 1756.
101 *Hercules* Karam selama perjalanan ke Timor tahun 1763.
102 *Zeelelie* Karam selama perjalanan ke Banda tahun 1764.
103 *Oosterbeek* Terdampar dan karam di Jawa Timur tahun 1765.
104 *Giessenburg* Karam tahun 1766, di sebelah utara P. Bùton (Sulawesi Tenggara), ketika berlayar ke Banda.
105 *Pijlswaart* Terbakar dan meledak dalam badai disertai guntur dekat Batavia pada 24 Februari 1765.
106 *Beemster Welvaren* Tenggelam di lepas pantai Indramayu tahun 1778.
107 *Europa* Karam di batu karang lepas pantai Indramayu, beberapa kilometer dari timur Batavia, 23 Juli 1784.
108 *Compagnies Welvaren* Karam ketika berlayar dari Batavia ke Ceylon (Sri Langka) tahun 1783.
109 *Dolfijn* Meledak dalam perjalanan dari Batavia pada 27 Juni 1784.
110 *Zeeduin* Karam berlayar dari Batavia ke Tanjung Harapan, tahun 1785.
111 *Middelwijk* Karam ketika berlayar dari Batavia ke Cina, tahun 1788.
112 *Jonge Frank* Tenggelam ketika berlabuh dalam perjalanan dari Batavia tahun 1789.
113 *Indus* Terbakar dalam perjalanan dari Batavia tahun 1794
114 *Draak* Disambar petir dan terbakar dalam perjalanan dari Batavia tahun 1796.
115 *Hertog van Brunswijk* Karam di lepas pantai Batavia pada tahun 1795 atau 1796.